

"Reiset nach dem Norden": zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gedser

Hückstädt, Harald

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hückstädt, H. (1990). "Reiset nach dem Norden": zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gedser. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 13, 83-110. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52565-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

»REISET NACH DEM NORDEN«

Zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde–Gedser

VON HARALD HÜCKSTÄDT

1. Teil: Von ersten Plänen bis zur Eröffnung der Fährlinie

Statt eines Vorworts

Vor dir liegt Warnemünde, der Hafenplatz Rostocks, und hier pulst schon wieder kraftvoll und froh der völkerverbindende Verkehr. Weiße Segel streben über die blaue Ostsee hin dem Hafen zu, Dampfer kommen und gehen, lange dunkle Rauchbahnen über den Horizont zeichnend, mächtige Trajektschiffe schleppen ganze Eisenbahnzüge über das Meer von und zu Dänemarks Küste. Tag und Nacht flutet der Strom der Reisenden; denn Warnemünde liegt an der großen Völkerverkehrsstraße Berlin–Kopenhagen.¹

REISET NACH DEM NORDEN

ü b e r

WARNEMÜNDE — GJEDSER

Durchgehende Wagen (Tagesverbindung), durchgehende Schlafwagen

BERLIN HAMBURG — KOPENHAGEN

(Nur 2 Stunden Seefahrt mit großen eleganten Dampffähren)

Verkauf von Eisenbahnfahrkarten nach den **nordischen Ländern** sowie Schiffsfahrkarten für „Det Forenede Dampskibs-Selskab“ **Kopenhagen, Stettin—Kopenhagen—Göteborg—Oslo**

Auskünfte und Prospekte durch alle größeren Reisebüros und im

REISEBUREAU »NORDEN«

Amtliches Reisebüro der dänischen Staatsbahnen

BERLIN W 8, UNTER DEN LINDEN 30

(zwischen Friedrich- und Charlottenstraße) :: Fernsprecher: Zentrum 7549

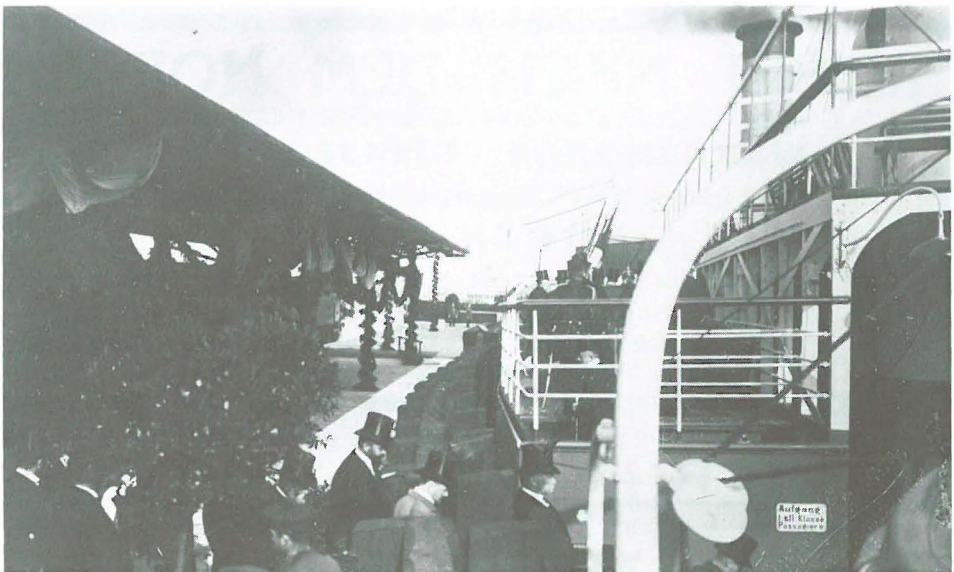
Eine Einweihung

Der 30. September 1903 war ein schöner Tag. In Rostock herrschte »Kaiserwetter«, und das paßte wie bestellt, denn die Einweihung des neuen Eisenbahntrajekts zwischen Warnemünde und dem dänischen Gjedser (heutige Schreibweise: Gedser) sollte stattfinden. Versetzen wir uns mit Hilfe eines Augenzeugen² mitten hinein in das Geschehen:

Von dem Augenblick an, da man am 30. September vormittags den von Ludwigslust nach Warnemünde fahrenden Festzug bestieg, bis zu dem Zeitpunkt, da man abends die glänzenden Festräume des Hotels »Fürst Blücher« in Rostock verließ, fühlte man sich von umsichtig waltenden Geistern getragen, fast willen- und mühelos von einer Freudenquelle zur anderen geleitet. Da war zunächst der Imbiß in dem neuen geschmackvollen Bahnhofsgelände in Warnemünde, bei dem der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin mit seinen hohen Verwandten zuerst von der Gesellschaft der deutschen Herren begrüßt wurde, diese sich zuerst vereinigte. Dann betrat man das neue, auf der Schichau'schen Werft erbaute, prächtige Fährschiff FRIEDRICH FRANZ IV, dessen geräumiges Promenadendeck der großen Gesellschaft reichlichen Raum zu zwangloser Bewegung und anregender Unterhaltung bot.

Das Äußere des Schiffes bietet von dem gewöhnlicher Schiffe viel Abweichendes; davon, daß man sich auf einem Raddampfer befindet, merkt man nichts, die Bewegungen der Maschine sind kaum fühlbar, noch weniger die des Schiffes bei der nur leicht gekräuselten See. Hoch, luftig und weit sind alle Innenräume; beim Anblick der Schlafkajüten beklagt man fast, daß sie mit Rücksicht auf die nur zweistündige Dauer der Überfahrt wohl nur selten werden benutzt werden. Wie lebhaft fordern sie zum Vergleich heraus mit den engen, mangelhaft gelüfteten Kammern, in denen man auf den meisten anderen nach Skandinavien fahrenden Schiffen die ohnehin oft kummervollen Nächte zuzubringen gezwungen ist.

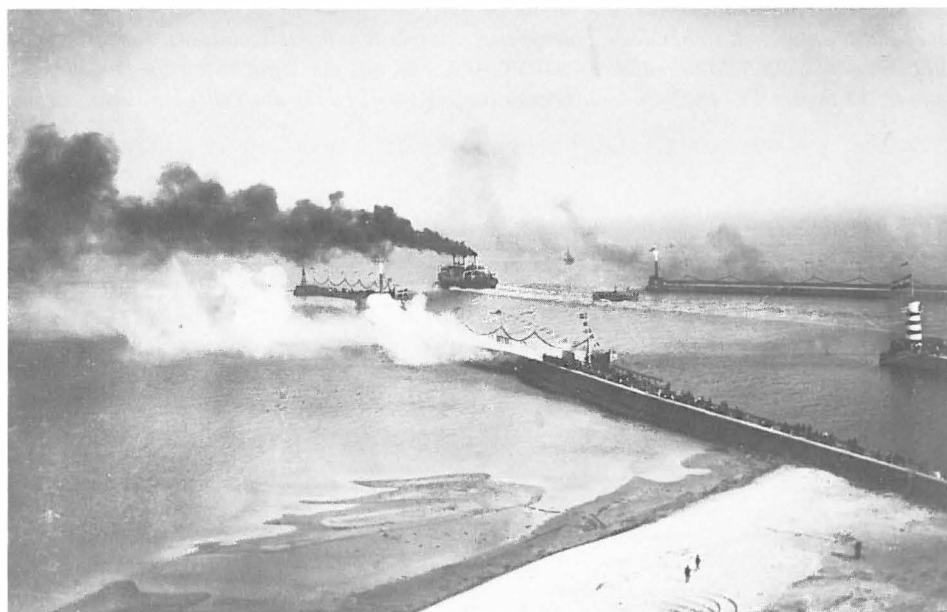
Das Schiff beherbergt auf seinem durch eine hohe Reeling und vielfache Seitenbauten gegen den Wogendrang geschützten Hauptdeck ein Schienengleis von 78 m Länge, das bei der Über-



Einweihungsgäste besteigen in Warnemünde die Räderfähre FRIEDRICH FRANZ IV zur Jungfernfahrt nach Gjedser (Foto: Eschenburg)



Abfahrt der FRIEDRICH FRANZ IV zur Jungfernfahrt mit dem Namensgeber des Schiffes, dem mecklenburgischen Großherzog Friedrich Franz IV., an Bord. Am Heck weht die Reichspostflagge (Foto: Eschenburg)



FRIEDRICH FRANZ IV verläßt die Warnemünder Molen, eine Ehrenbatterie schießt Salut (Foto: Eschenburg)

fahrt von einem Packwagen, dem Salonwagen des Großherzogs und einem D-Wagen besetzt war.

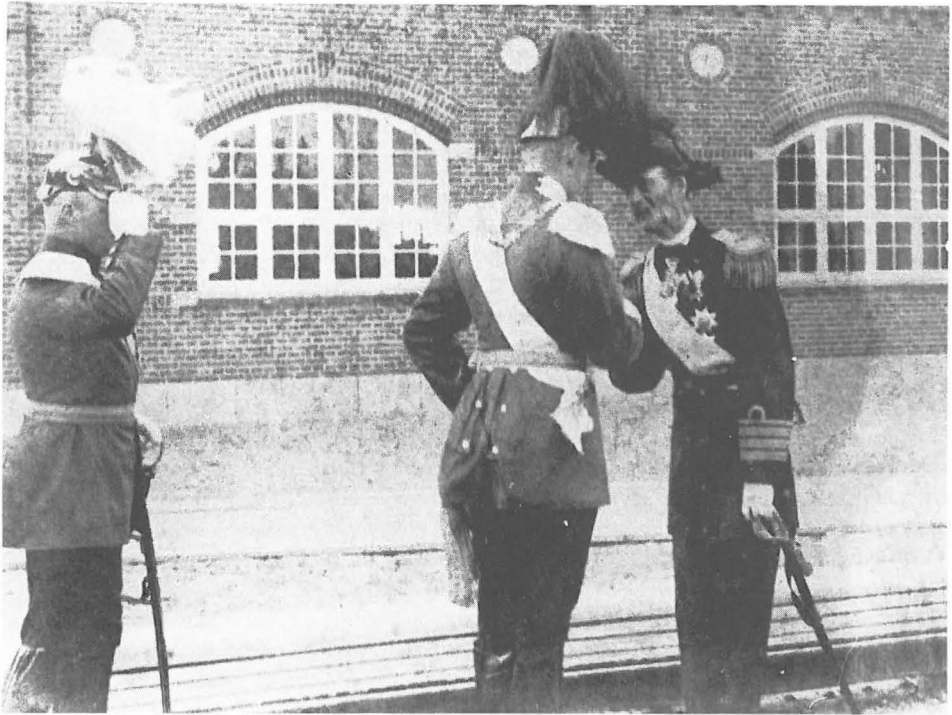
Wir begleiten nun das Fährschiff auf der Fahrt nach Gjedser. Heitere Sonne leuchtete während des größten Teils, nur im letzten Viertel der Fahrt stellte sich der um diese Jahreszeit bei sonst gutem Wetter fast unvermeidliche Nebel ein, auf den die in lebhafter Unterhaltung begriffene Gesellschaft vielfach erst durch das Einsetzen und dann ununterbrochene Ertönen der kräftigen Dampfsirenen aufmerksam wurde. Bald antwortete die Nebelkanone der Lotsenstation Gjedser, die die Einfahrt bezeichnende Glockenboje läutete vernehmlich, dann zerriß der Nebel und der Hafen von Gjedser mit seinen Schiffen und seinem Kranz von Bahnhofsgebäuden lag vor uns.

Die Schiffe, unter Ihnen der dänische Panzerkreuzer GEYSER, die dänische Königsyacht DANEBROG und das dänische Schrauben-Fährschiff PRINS CHRISTIAN grüßten mit Kanonenschüssen, Flaggenparade und aufgestellten Mannschaften; dazu hunderte von Menschen, Blumen- und Fahنشmuck überall; das eindrucksvolle weiße Kreuz des Danebrog auf rotem Felde trat besonders hervor. An der Landungsbrücke erwartete der greise König von Dänemark mit seinem Sohne, dem Kronprinzen, und anderen fürstlichen Verwandten, umgeben von seinem Hofstaat und dem dänischen Staatsministerium, die hohen deutschen Gäste. Die beiden Landesfürsten begrüßten sich aufs herzlichste.

Die neue Fährhalle des Bahnhofs war durch Überdeckung der Schienen in einen Festsaal von großen und schönen Abmessungen verwandelt. Helles Überlicht strahlte auf die blumengeschmückte Festtafel herab. An Girlanden und bunten Wimpeln fehlte es nicht. An einer Tafel an der Langseite des Raumes nahmen die Fürstlichkeiten mit den höchsten Würdenträgern, an fünf Quertafeln die übrigen Festgäste Platz. In richtiger Erkenntnis der Bedeutung des Festes waren die Nationalitäten tunlichst durch einander gemischt, der Deutsche hatte nordeutsche, der Däne deutsche Nachbarn. Da jeder gebildete Däne, Schwede oder Norweger mehr oder weniger gut deutsch spricht, so bot die Verständigung keine Schwierigkeit. Als liebenswürdiges Angebinde und Andenken an die Festfeier fand jeder Teilnehmer auf seinem Platz einen auf Drahtgestell stehenden kleinen Teller aus feinstem Porzellan, dessen Innenseite das Bild der dänischen Schraubenfähre PRINS CHRISTIAN mit der Umschrift »Gjedser-Warнемünde, 30. September 1903« in Goldverzierung zeigte. Auf den vom Teller herabhängenden



Ankunft der Räderfähre FRIEDRICH FRANZ IV in Gjedser. Links der dänische Postdampfer EDDA (Foto: Eschenburg)



Der dänische König empfängt Großherzog Friedrich Franz IV. in Gjedser (Foto: Slg. Pieplow)



Der festliche Einzug der Ehrengäste in Rostock (Zeitgen. Postkarte)

Seidenbändern in den dänischen Nationalfarben Weiß und Rot waren die Speisenfolge und die Weine nebst dem Musikprogramm niedergeschrieben.

Dänische Austern vom Limfjord und vorzügliche französische Rotweine gaben eine gute Grundlage für die sich sehr bald entwickelnde lebhaftige Stimmung. Nach den dänisch gesprochenen Eröffnungsworten und der warmherzigen deutschen Ansprache, mit der der König den Großherzog begrüßte, antwortete dieser sogleich, indem er für den bereiteten schönen Empfang dankte und dem Könige ein dreifaches Hurra brachte. Nur zu bald war die Stunde dieses festlichen Zusammenseins veronnen, und die Gesellschaft begab sich nun, einer Einladung des Königs folgend, auf das schon genannte dänische Schraubenfährschiff PRINS CHRISTIAN, um auf ihm die Rückreise anzutreten. Strahlende Mittagsonne hatte inzwischen die letzten Reste des Nebels verdrängt, das Bild der Abfahrt war noch farbenprächtiger als das der Ankunft.

Die festlich gekleidete, offenbar aus der ganzen Insel Falster herbeigeströmte Volksmenge – Gjedser selbst hat nur wenige Einwohner – besetzte alle Punkte, mehrere Musikkorps spielten abwechselnd, im Augenblick der Abfahrt donnerten die Kanonen. Dem die Führung übernehmenden dänischen Fährschiff folgte in Kiellinie das zur Hinfahrt benutzte mecklenburgische, seitwärts begleiteten auf Backbord die dänische Königsyacht, auf Steuerbord der dänische Kreuzer. So hatte man ein farbenprächtiges Flottenbild, das folgende Fährschiff mit seinen hohen Oberbauten und seinen vier rauchenden Schornsteinen erschien in der Größe fast eines mächtigen Panzerschiffes. Es war schwer, sich von dem herrlichen Bilde und der angeregten Unterhaltung mit den nun begleitenden nordischen Festteilnehmern loszureißen.

Bei der Ankunft in Warnemünde erneuter Kanonendonner, Tücherschwenken und Hurra-rufen der Bevölkerung. Das schöne Schiff wird verlassen, aus der herrlichen Meeresluft geht es in die Enge des Eisenbahnzuges. Bald halten wir unter der Halle des Rostocker Hauptbahnhofes. Jetzt nimmt ein glänzendes militärisches Schauspiel Augen und Ohren gefangen. Eine Ehrenkompanie des in Rostock stehenden mecklenburgischen Füsilierregiments Nr. 90 ist aufgestellt, die Regimentsmusik spielt, die Kompanie präsentiert, während der König und der Großherzog die Front absreiten. Dann folgt unter den Klängen der Musik ein strammer Parade-marsch in der Bahnhofshalle, dessen Schritte auf dem Plattenbelag des Bahnsteigs mächtig dröhnen. Das macht auf alle, nicht zum wenigsten auf die nordischen Gäste, einen tiefen Eindruck, und wir Deutschen empfinden etwas von dem Stolz des »Lieb Vaterland, magst ruhig sein!«

Draußen vor dem Bahnhof eine neue Überraschung: der weite Vorplatz und die schöne zur Stadt führende Straße ist mit Flaggenstangen, Girlanden, Fahnen reich geschmückt, von einer jubelnden Menschenmenge dicht besetzt. Die Fürstlichkeiten in einer Anzahl von Hofkarossen voran, von deren Sitzen die roten Uniformen der Kutscher und Lakaien leuchten, etwa vierzig Wagen mit den übrigen Gästen hinterher; so geht der Zug in die Stadt. Man hat die Empfindung, daß dieser Einzugszug ein Volksfest ist, so lebhaft äußert sich die Freude der sonst so ruhigen Mecklenburger.

Nach kurzer Rast im Hotel hält wieder der Wagen und die Fahrt geht zum Hotel »Fürst Blücher«, wo das von der mecklenburgischen Regierung gegebene Festmahl stattfindet.

Die Reden des Großherzogs und des Königs, die einzigen, die gehalten wurden, waren noch um einige Töne wärmer als in Gjedser. In Rostock sprach zuerst der Großherzog. In formvollendeter Rede hieß er den König auf mecklenburgischem Boden von ganzem Herzen willkommen und dankte ihm, daß durch sein und seiner Verwandten Erscheinen der Feier die richtige Weihe gegeben sei. Das hochbedeutsame Werk, dessen Fertigstellung gefeiert werde, habe sich aus bescheidenen Anfängen entwickelt. Die Verbindung Gjedser–Warnemünde solle jetzt durch Dampffähren betrieben werden, die ein beredtes Zeugnis seien für den hohen Stand der modernen Technik. Er hege die feste Zuversicht, daß die neue Verbindung, wie sie eine wesentliche Erleichterung für Handel und Verkehr bedeute, ein neues volkswirtschaftliches Band



Hotel Fürst Blücher

Sub. St. Meusel

Rostock i. M.

Weinstuben .: Mittag- und Abendessen

Festfeste für Hochzeiten und Gesellschaften

zwischen Deutschland und den nordischen Reichen bilden werde. Er sprach dem Landtag für die Bewilligung der erforderlichen Summe, der Stadt Rostock für die Förderung des Unternehmens und allen an der mühe- und arbeitsreichen Vorbereitung und Ausführung des Werkes Beteiligten seinen Dank aus; sie würden in dem Erfolge den schönsten Lohn für die bewiesene Tüchtigkeit finden. Dann wandte er sich noch einmal an den König: »Mich und mein Land be-seelt heute der Wunsch, daß Ew. Majestät von hier den Eindruck mitnehmen mögen, daß Mecklenburg dem dänischen Reich stets die Gesinnung treuester Freundschaft entgegen-bringt.« Er schloß mit einem dreifachen dem König dargebrachten Hurra, in das die Ver-sammlung begeistert einstimmte, während die Klänge der dänischen Nationalhymne ein-setzten.

Der König dankte sichtlich ergriffen mit besonders herzlichen Worten; die beiden befreun-deteten Staaten seien sich abermals nähergerückt und nun doppelt verbunden. Er fühle sich glücklich, diesen bedeutungsvollen Tag an der Seite von Mecklenburgs Fürsten verleben zu dürfen. Wieder erscholl ein jubelndes Hoch auf den Großherzog. Damit hatte das Fest seinen Höhepunkt erreicht. Wenige Stunden blieb man noch in fröhlichster Feststimmung zusammen.

Große Freude erregte das Bekanntwerden der aus Anlaß der Feier von den beiden Souverä-nen an die um das Werk vorzugsweise verdienten Männer verliehenen Auszeichnungen. Wir erwähnen, daß dem Generaldirektor Ehlers das Großkomturkreuz des mecklenburgischen Hausordens der Wendischen Krone, dem Geheimen Oberbaurat Piernay die mecklenburgi-sche goldene Medaille für Kunst und Wissenschaft und das Kommandeurkreuz 1. Klasse des Danebrogordens, dem Geheimen Regierungsrat Strackerjan das Kommandeurkreuz 2. Klasse, dem Regierungsrat Saß und dem Baurat Schmidt das Ritterkreuz desselben Ordens verliehen wurde. Der Leiter der Schichau'schen Werft, Geheimer Kommerzienrat Ziese, erhielt das Komturkreuz, Direktor Borgstede von derselben Werft das Ehrenkreuz des Greifenordens.

Ungern trennt man sich in später Abendstunde von den liebenswürdigen mecklenburgi-schen Gastgebern, den neu gewonnenen nordischen Bekannten, dem ganzen Kreise frohge-stimmter, durch gegenseitige freundschaftliche Gesinnung verbundener Männer.

Die Vorläufer der Fährlinie

Dieses so überschwenglich geschilderte Ereignis war der vorläufige Höhepunkt einer Ent-wicklung, die viel früher begonnen hatte. Einigermäßen regelmäßige Verbindungen nach den skandinavischen Ländern hatte es schon erheblich eher gegeben. Solange Norddeutschland unter schwedischem Einfluß stand, war eine Schifffahrt zwischen den Küsten gewissermaßen eine innerschwedische Angelegenheit gewesen.³ Nach 1815, mit dem Beginn der Dampf-schifffahrt, gab es dann auf der Basis eines Vertrages zwischen Schweden und Preußen eine Dampferlinie Ystad-Stralsund.

Von Rostock aus ließ eine solche Verbindung allerdings noch auf sich warten. Alle Energien der Stadt flossen um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch in die Segelschiffahrt, in welcher Rostock für die Ostsee eine dominierende Stellung einnahm. Dadurch bestanden auch häufige Verbindungen nach Skandinavien, die eine regelmäßige Fährschiffahrt nicht so sehr vermissen ließen. So wurde erst 1873 eine regelmäßige Linie zwischen Rostock und Nykjöbing (heute: Nykøbing) auf Falster ins Leben gerufen, angeregt durch den Ausbau der dänischen Eisenbahn bis zu diesem Hafen und wohl auch durch die in ganz Deutschland spürbaren gründerzeitlichen Aktivitäten. Im Jahre 1872 konstituierte sich mit großherzoglicher Genehmigung eine Dampfergesellschaft mit einem Kapital von 50000 Talern unter dem Namen »Rostock-Nykjöbing-Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft«. Korrespondentreeder war B. Beselin³; die Aktionäre fanden sich weitgehend in denselben Kreisen, die sich auch sonst in Rostocks Handel und Schifffahrt betätigten.



Kürzester Seeweg

zwischen

Deutschland u. Dänemark (Schweden)

auf der Linie

ROSTOCK-NYKJÖBING auf Falster

vermittelt des neuen eleganten Post- und Passagier-Dampfschiffes „ROSTOCK“,

vorläufig 3 mal wöchentlich

in 1½ Stunden, davon nur 2 Stunden auf offener See, also kürzester Seeweg.

Abgang von Rostock.

Montag, Mittwoch, Freitag.

9 Uhr Vormittags

nach Ankunft des Eisenbahnzuges
von Hamburg und Berlin.

Abgang von Nykjöbing.

Dinstag, Donnerstag, Sonnabend.

bis 1. October 2 Uhr 30 M. Nachmittags,
nach Ankunft des Eisenbahnzuges
von Kopenhagen.

Vom 1. October bis zum Schluss der Fahrten
8 Uhr Morgens.

Ankunft in Rostock.

Dinstag, Donnerstag, Sonnabend.

bis 1. October 7 Uhr Abends
vor Abgang des Eisenbahnzuges nach
Hamburg und Berlin.

Ankunft in Hamburg und Berlin am folgd.
Morgen 5 Uhr.

Ankunft in Nykjöbing.

Montag, Mittwoch, Freitag.

1½ Uhr Nachmittags

vor Abgang des Eisenbahnzuges
nach Kopenhagen.

Ankunft in Kopenhagen 8¼ Uhr Abends.

Vom 1. October bis zum Schluss der Fahrten

12½ Uhr Nachmittags
vor Abgang des Eisenbahnzuges nach
Hamburg.

Die Reisenden werden ersucht, sich mit ihren Effecten von den Bahnhöfen zu Rostock und Nykjöbing sofort am Bord des Dampfschiffes zu begeben, wo die Passagebillets zu lösen sind.

Personengeld: Erste Kajüte Reichsmark 7. 50. Zweite Kajüte Reichsmark 4. 50.
Tour- u. Retourbillets, 14 Tage gültig: Erste Kajüte Reichsmark 12.
Zweite Kajüte Reichsmark 7.

Kinder unter 1 Jahr frei, von 1–10 Jahren die Hälfte. (2 Mark 25 Pf. 1 Thlr. Dänisch.)

Rostock-Nykjöbing-Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft.

B. Beselin.

Gesammt-Redaction: Dr. J. Perrot in Rostock 129. — Verleger: Emil Schöner in Rostock 129. —

(Aus: »Allgemeine Deutsche Verkehrszeitung« Nr. 1, März 1875)

NUNTERBROCHENE EISENBAHNFahrt (MITTELST DAMPFfÄHRE) ZWISCHEN RWIGEN-SCHWEDEN-DÄNEMARK UND DEUTSCHLAND

ÜBER WARNEMÜNDE-GJEDSER
KAUM ZWEI STUNDEN SEEREISE



Zeitgenössische Postkarte

Als bald wurde man aktiv, und schon am 10. Juli 1872 lief auf der »Hansa«-Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenbau-Anstalt (vorm. A. Tischbein) der bestellte Dampfer, ein Doppelschraubenschiff von 41,45 m Länge und 5,64 m Breite, vom Stapel und erhielt den Namen ROSTOCK. Der Antrieb bestand aus zwei Woolf'schen Dampfmaschinen von je 34 PS nominell; die Baukosten betrugen 118667 Mark. Der Doppelschraubenantrieb war für die damalige Zeit ungewöhnlich. Albrecht Tischbein war hier mit Wagemut vorgegangen.⁶ Wenngleich Doppelschraubendampfer auf deutschen Werften (z.B. der Reiherstiegwerft) etwa seit Mitte der 1860er Jahre gelegentlich gebaut wurden⁷, so waren sie doch noch nicht allgemein üblich.

Die Gesellschaft begnügte sich mit diesem einen Dampfer, der nur im Sommer und auch nur dreimal wöchentlich verkehrte. Rostock rechtfertigte zu dieser Zeit keinen höheren Verkehrsaufwand. Durch die fehlende direkte Eisenbahnverbindung mit Berlin lag die Stadt verkehrsmäßig in einem toten Winkel und konnte nicht, wie Lübeck oder Stettin, als Einfallstor nach Deutschland dienen. So mußte sich die Anbindung nach Dänemark auf Rostock selbst und seine unmittelbare Umgebung beschränken.

Der Betrieb der Linie nach Nykøbing begann am 19. Mai 1873. Dem Dampfer war das Setzen der Reichspostflagge gestattet, und die Reederei bezog Zuschüsse der Reichspost. Bis zum März 1886 war die ROSTOCK immerhin 1292mal hin und her gefahren und hatte außer der Post und anderen Gütern 26311 Fahrgäste befördert.⁸

Im Jahre 1886 wurde die Eisenbahn, deren Gleise vorher nur bis Neustrelitz gereicht hatten, bis nach Warnemünde ausgebaut. Zuvor hatte man Rostock nur über Bützow, Bad Kleinen und Schwerin mit der Eisenbahn erreichen können, was für eine Fahrt nach Berlin einen Umweg über Magdeburg bedeutet hatte. Eine Änderung dieses Zustandes hatte die Berliner Nordbahn-Gesellschaft, die die Strecke von Berlin über Neubrandenburg nach Stralsund betrieb, schon 1873 vorgeschlagen, demselben Jahr, in dem der Dampfer ROSTOCK seine Fahr-

ten aufnahm.⁹ Auch die Verbindung mit Kopenhagen über See von Warnemünde aus war damals schon ein Ziel gewesen.

Indessen ging die Nordbahn-Gesellschaft bald darauf in Konkurs. Ein neuer Anlauf im Jahre 1878 führte zu keinem Ergebnis, weil das Projekt einen zu großen Umfang besaß. Erst beim dritten Mal – im Jahre 1882 – gelangte das Vorhaben zur Genehmigung vor den mecklenburgischen Landtag. Die belgische »Société Belge de Chemins de Fer« wurde für die Bau- und Durchführung gewonnen. Zur Finanzierung und zum Betrieb der neuen Eisenbahn bildete sich am 10. Juni 1883 die »Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft Deutsch-Nordischer Lloyd«. Nach ihr nannte man die Strecke die »Lloydbahn«.

Am 1. Juli 1886 begann zwischen Neustrelitz und Warnemünde der Güter- und Personenverkehr. Damit es von Warnemünde aus weiterging, hatte der Deutsch-Nordische Lloyd zur gleichen Zeit auch die Postdampferlinie nach Nykjöbing übernommen. Natürlich genügte der Dampfer ROSTOCK dem durch die Verbindung mit Berlin gestiegenen Verkehr nicht mehr. Rechtzeitig waren darum drei neue, moderne Dampfer durch den Deutsch-Nordischen Lloyd in Auftrag gegeben worden, die nun nicht mehr von Rostock, sondern aus Zeitersparnis von Warnemünde nach dem dänischen Gjedser verkehren sollten, bis wohin die dänische Eisenbahn inzwischen reichte.

Die neuen Dampfer hießen KAISER WILHELM, KÖNIG CHRISTIAN und GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ. Die beiden ersten waren Schwesterschiffe, Raddampfer mit zwei Schornsteinen und erbaut 1885/86 bei der »Actien-Gesellschaft VULCAN« in Stettin. Sie waren mittschiffs und auf dem Achterdeck für insgesamt 500 Fahrgäste eingerichtet; im Vorschiff befand sich ein Laderaum, der mittels eines Ladebaums am Fockmast bedient wurde. Die Dampfer fuhren vier Rettungsboote an Auslegern und hatten eine offene Brücke. Die Schiffsrümpfe waren schwarz, die Aufbauten weiß und die Schornsteine gelb mit schwarzer Kappe.

GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ besaß ebenfalls Radantrieb, jedoch war er kleiner und nur mit einem Schornstein versehen. Die Elbinger Schichau-Werft hatte ihn gebaut, und er sollte als Reservedampfer dienen.

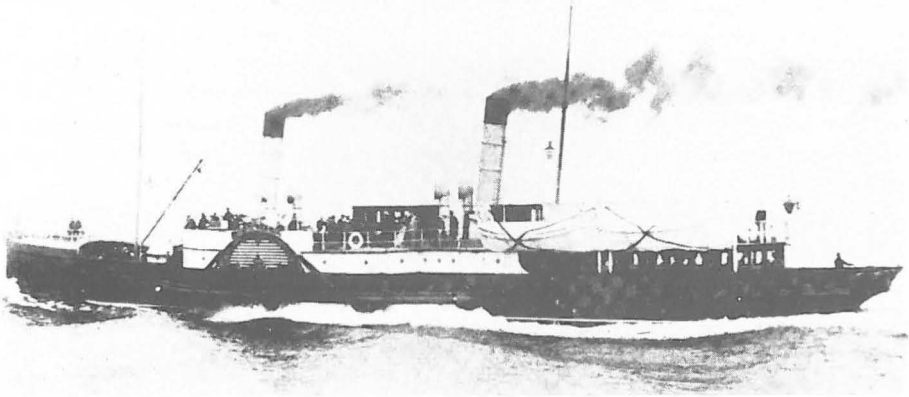
Den Dampfer ROSTOCK hatte der Deutsch-Nordische Lloyd zwar übernommen, fand aber keine Verwendung für ihn. Für einige Jahre wurde er an die Unterelbe verchartert, wo er im Ausflugsverkehr auf der Elbe und in der Helgolandfahrt Dienst tat. 1890 wurde er nach Neapel verkauft; um 1925 verliert sich seine Spur in Italien.

Einen Dampferverkehr, wie er nun geplant war, ließen die Hafenanlagen in Warnemünde nicht zu. Ein richtiger Hafen war überhaupt nicht vorhanden. Die Mündung der Warnow ins Meer war der »Strom«, ein flußartiges schmales Gewässer, welches alle Schiffe von und nach Rostock passieren mußten. In seiner schmalen Fahrwasserrinne hätten die Dampfer anlegen und die durchgehende Schifffahrt stören müssen; ein Wenden war kaum möglich.

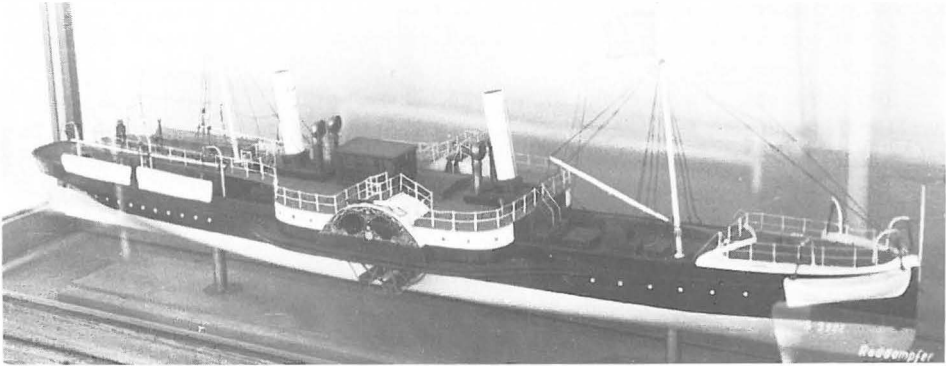
Um diese Verhältnisse zu ändern, plante der Deutsch-Nordische Lloyd für die Postdampfer ein Hafen- und Wendebassin, welches vom »Strom«, also von der Warnow-Einfahrt, abzweigen sollte. Die Eisenbahn gedachte man direkt bis an das Bassin zu führen, um so ein schnelles Be- und Entladen der Dampfer zu ermöglichen.

Dieses Konzept stieß in Kreisen der Rostocker Schifffahrt auf entschiedenen Widerstand. Man befürchtete, daß auf diese Weise in Warnemünde eine Konkurrenz für den Rostocker Stadthafen entstehen könnte, und hätte die Gelder lieber dort investiert gesehen. Abgesehen von ihrer nicht allzu günstigen Finanzlage hatte die Stadt Rostock auch sonst keine großen Erwartungen in Hinsicht auf die Postdampferlinie. Sie sah voraus – nicht ganz unbegründet –, daß es sich dabei überwiegend um Durchgangsverkehr handeln würde, von dem Rostock zwar Kosten hinsichtlich der Infrastruktur, aber keine besonderen Vorteile erwarten durfte.

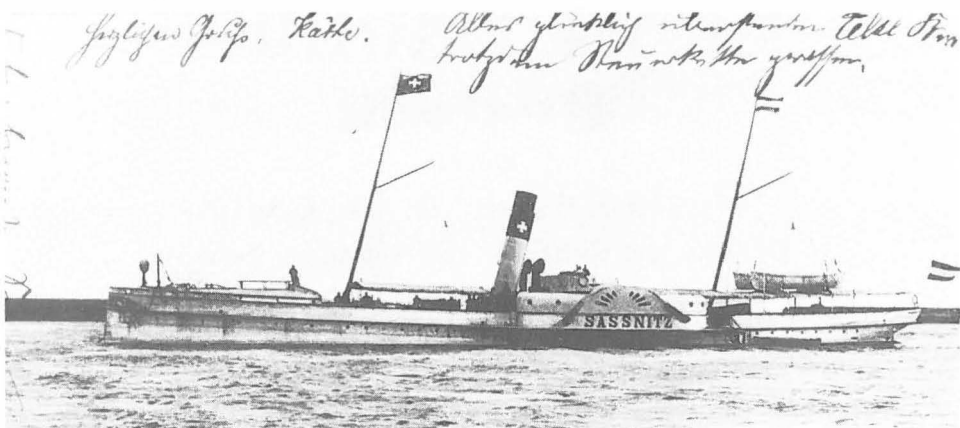
Schließlich einigte man sich.¹⁰ Das Bassin wurde gebaut, die Westmole der Warnemünder Einfahrt um 133 Meter verlängert, und die notwendigen Bahnanlagen wurden errichtet. Dazu



Postdampfer KÖNIG CHRISTIAN des Deutsch-Nordischen Lloyd (Foto: Eschenburg)



Einer der beiden Postdampfer des Deutsch-Nordischen Lloyd, KAISER WILHELM oder KÖNIG CHRISTIAN. Modell im Verkehrsmuseum Dresden (Foto: Hückstädt)



Dampfer SASSNITZ, hier im Besitz der Greifswalder Reederei Spruth, von 1886–1896 Reserve-
dampfer GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ des Deutsch-Nordischen Lloyd (Zeitgen. Postkarte)

kam eine Vertiefung der Warnow und eine Kai-Erneuerung im Rostocker Stadthafen, um kritische Gemüter zu beruhigen. So hatte auch die Stadt einen Vorteil von den Fahrwasserverbesserungen der Warnow-Einfahrt. Von dem Hafenbassin gleichfalls Gebrauch machte auch die im Zuge der neuen Bahnverbindung nach Berlin unter Beteiligung des Deutsch-Nordischen Lloyd gegründete »Deutsch-Nordische Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft«, die die Einfuhr skandinavisches Viehs zum Weitertransport nach Berlin betrieb.

Die Dampfer begannen ihre Fahrten am 26. Juni 1886. Auf dänischer Seite beteiligte sich »Det Forenede Dampskib Selskab« (DFDS) aus Kopenhagen mit dem Dampfer FREYA, der ab 1894 von der EDDA abgelöst wurde.

Der Einfluß der neuen, beträchtlich verbesserten Verbindung mit Dänemark zeigte sich sofort. Die folgende Tabelle veranschaulicht die Entwicklung, die der Verkehr nunmehr nahm:

Jahr	1874	1879	1885	1890	1895	1900
NRT einlaufend	62 621	64 930	90 803	192 673	309 712	347 427
davon Fährverkehr	9 017	14 224	14 224	71 546	150 960	180 004
Anteil in %	16,2	21,9	15,7	37,2	48,7	51,8

Die Zahlen beziehen sich auf den Hafen Rostock einschließlich Warnemünde.¹¹ Man erkennt den ständig ansteigenden Fährverkehr, absolut wie prozentual, aber auch eine Zunahme des übrigen Hafenumschlags.

Wie von der Stadt Rostock richtig vorausgesehen, hatte sie die Konsequenzen aus dem Bau der Lloydbahn und aus den steigenden Verkehrsbedürfnissen zu tragen. Sie baute in den Jahren 1887–89 den Hafen aus, vertiefte die Warnow von drei auf fünf Meter und begradigte gleichzeitig das Fahrwasser.

Allerdings schritt die Verbesserung der Hafenverhältnisse doch nicht so schnell voran, wie es notwendig gewesen wäre. So kam es, daß die Erweiterung des Postdampferverkehrs mit Südschweden, der auch von Warnemünde hätte laufen können, im Jahre 1897 von Saßnitz aus begonnen wurde, mit der Bemerkung, daß die Stadt Rostock *offenbar weder ein direktes wirtschaftliches Interesse habe noch die notwendigen technischen Voraussetzungen für einen Tra-*

Lloyd-Bahnhof- Rostock

täglich:

Restauration à la carte.

Diners und Soupers zum sofortigen Serviren.

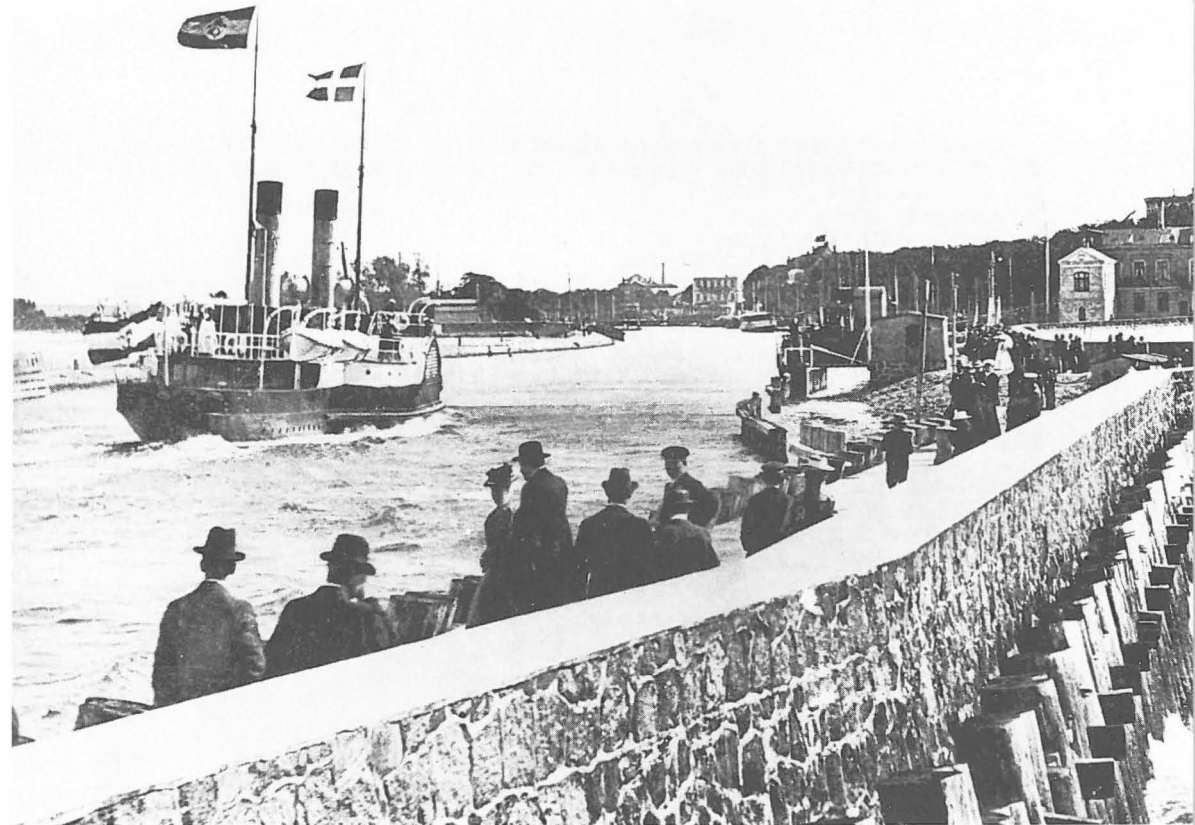
Reichhaltiges Buffet.

Ausschank von hiesigen und fremden Bieren.

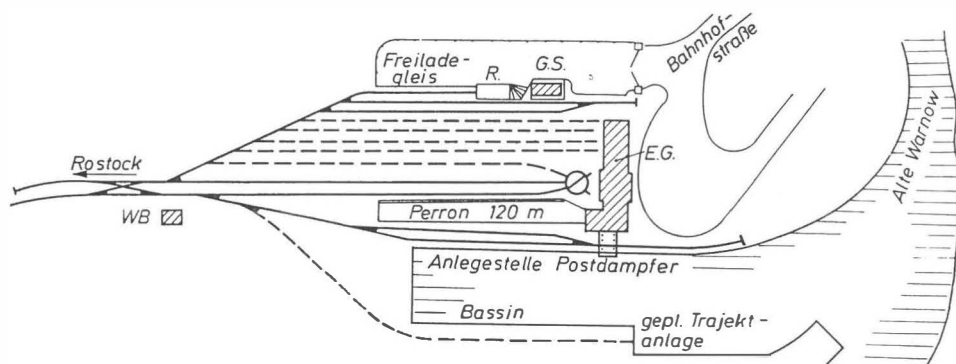
H. Behrens, Restaurateur.

Fernsprechanschluss Nr. 70.

Besondere Sehenswürdigkeit: Gastzimmer mit Nickel-Stühlen.



Postdampfer KAISER WILHELM läuft in den Strom ein (Foto: Eschenburg)



Das Wendebassin und die Eisenbahn-Anlagen des Deutsch-Nordischen Lloyd ab 1886 in Warnemünde. (Aus: Lothar Schultz: Eisenbahnen in Mecklenburg)

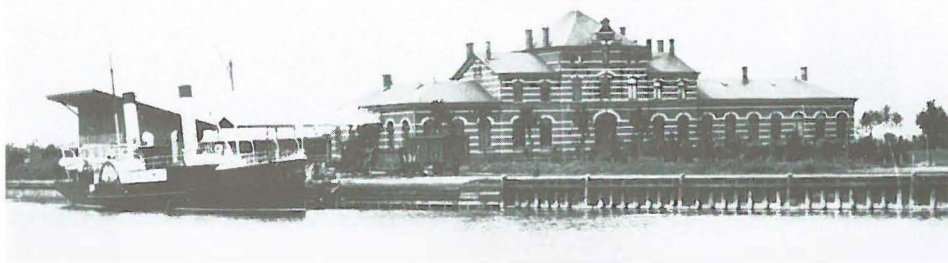
jektverkehr im Rostocker Hafengebiet vorhanden seien.¹² Ein Trajektverkehr wurde indessen auch in Saßnitz erst im Jahre 1909 eingerichtet.

Die Lloydbahn betrieb den Dampferverkehr zwischen Warnemünde und Gjedser bis 1895. In diesem Jahr wurde die Gesellschaft und mit ihr der Fährverkehr vom Großherzoglich Mecklenburgischen Ministerium des Inneren übernommen.

Dampfschiffe: Nach und von Warnemünde tägl. 15—20 mal, Abfahrt am Kossfelderthor. Fahrplan in den Zeitungen. Fahrpreis 25 Pf., $\frac{1}{3}$ Dutzend 1,25 Mk. Fahrten nach Heiligendamm, Mützig u. a. O. werden durch die Zeitungen bekannt gemacht. Von Warnemünde fährt täglich Mittags 1 Uhr und Nachts 3 Uhr ein Postdampfer (Kaiser Wilhelm, König Christian, Freya) in Anschluss an die Schnellzüge von Berlin (via Neustrelitz) nach Gjedser (Dänemark) mit Eisenbahnanschluss nach Kopenhagen. (Ankunft in Kopenhagen 7³⁵ Abends resp. 10¹⁵ Vormittags.) Ankunft von Kopenhagen via Gjedser ebenfalls täglich Nachmittags 4³³ Uhr und Nachts 2⁴² Uhr (in Berlin 8⁴⁰ Uhr Abends und 7 Uhr Morgens). Kürzeste Route zwischen Berlin und Kopenhagen. Die Tages-Schnellzüge mit Restaurationswagen auf der Strecke Warnemünde-Neustrelitz und Warnemünde-Hamburg.

Eisenbahn nach und von Warnemünde: Im Sommer ausser den fahrplanmässigen Zügen Nachmittags Lokalzüge (Tagesfahrkarte 3. Kl. 50 Pf., 2 Kl. 75 Pf.).

(Aus: Führer durch Rostock.
[Wilhelm Werther's Verlag]
Rostock ca. 1890)



Das Bahnhofsgebäude des Deutsch-Nordischen Lloyd in Warnemünde (Foto: Eschenburg)

Eine Eisenbahnfähre wird geplant

Der Besitzwechsel eröffnete die Möglichkeit, an einen weiteren großzügigen Ausbau zu denken. Schon während der Debatten über den Ausbau der Warnemünder Hafenanlagen für die Schiffe des Deutsch-Nordischen Lloyd hatte man die Möglichkeiten eines Eisenbahntrajekts diskutiert. Eine zeitgenössische Stimme¹³ macht uns mit den damaligen Gedankengängen vertraut:

In der ersten Hälfte der 80er Jahre, als in Verbindung mit der geplanten Eisenbahnlinie Neustrelitz-Warnemünde die Herstellung von Hafenanlagen in Warnemünde für die zu errichtende regelmäßige Dampfschiffsverbindung zwischen Mecklenburg und Dänemark erörtert wurde, war bei der schließlichen Festsetzung der betreffenden Entwürfe schon das Augenmerk darauf gerichtet, den neuen Hafen so zu legen, daß die Benutzung desselben für eine später etwa einzustellende Dampffähre möglich bleibe. Eine weitere Verfolgung konnte dieser Idee derzeit, von anderen Gründen abgesehen, schon um deswillen nicht gegeben werden, weil man in Dänemark selbst über die praktische Verwendbarkeit der Dampffähre zur Überführung von Eisenbahnwagen, sowie über den wirthschaftlichen Nutzen einer derartigen Einrichtung zu einem abschließenden Urtheil noch nicht gekommen war. In der Ostsee war damals erst die Fähre über den Kleinen Belt im Betriebe, allerdings schon seit dem Jahre 1872. In Vorbereitung war die erheblich größer projektirte Dampffähre über den Großen Belt (zwischen Nyborg und Korsör), welche Ende des Jahres 1883 eröffnet wurde. Im Jahre 1884 folgte die Fähre über einen Theil des Masnedesunds im Zuge der jetzigen Eisenbahnlinie Gjedser—

Kopenhagen. Alle diese Unternehmungen entsprachen den auf sie gesetzten Erwartungen und nachdem 1892 die Dampffährverbindung über den Sund zwischen Helsingör und Malmö ins Leben getreten war, hat die dänische Staatseisenbahnverwaltung auf den verschiedenen Meeresarmen zur Zeit 15 Dampffähren im Betriebe, welche, weil sie für größere Seestrecken in der Hauptsache einen Ersatz für feste Brücken gewähren, einen durchgehenden Eisenbahnverkehr ermöglichen.

Von Seiten der mecklenburgischen Regierung ist die Entwicklung des Eisenbahnfährwesens in Dänemark mit Interesse verfolgt worden, mehrmals ist von ihm unter sachverständiger Leitung Kenntnis genommen und jede Besichtigung hat die Überzeugung von den außerordentlichen Vortheilen einer solchen Einrichtung und von der praktischen Durchführbarkeit derselben auf der Seestrecke Warnemünde–Gjedser nur bestätigt. Indessen war an die Möglichkeit der Herstellung einer Dampffährenverbindung Warnemünde–Gjedser unter den gegebenen Verhältnissen vor dem Erwerb des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd nicht zu denken.

Nach erfolgter Verstaatlichung desselben traten aber an die mecklenburgische Eisenbahnverwaltung auf anderem Gebiet erneut so große Aufgaben heran, daß dagegen die Verbesserung der Schiffsverbindung zurücktreten mußte, zumal diese schon um deswillen nicht gerade dringlich erschien, weil der Verkehr auf der Schiffsverbindung an und für sich in einer befriedigenden Entwicklung sich befand und die vorhandenen Dampfschiffe den Bedürfnissen des Verkehrs genügten.

Dringlicher aber wurde die Frage dadurch, daß auf der Linie Korsör–Kiel neue, schnellfahrende und mit allen Bequemlichkeiten ausgerüstete Schiffe eingestellt wurden und daß mit dem 1. Mai 1897 eine ganz neue Dampfschiffsverbindung zwischen Saßnitz und Trelleborg ins Leben trat. Sollte die Linie Warnemünde–Gjedser, welche schon des kürzeren Seeweges wegen den natürlichen Vorzug vor den beiden anderen Linien besitzt, nicht ganz zurückgedrängt werden, so bedurfte es besonderer Maßnahmen.

Das Nächstliegende wäre gewesen, die vorhandenen älteren Schiffe durch neue zu ersetzen. Damit würde aber voraussichtlich nur das erreicht worden sein, daß der Verkehr in seinem bestehenden, immerhin bescheidenen Umfange erhalten blieb. Eine Steigerung des vorwiegend entwicklungsfähigen und für das mecklenburgische Eisenbahnnetz besonders ersprießlichen Güteraustausches zwischen Deutschland und den nordischen Reichen wäre schwerlich damit zu erzielen gewesen.

Deshalb entschloß sich die mecklenburgische Regierung dazu, das unter den gegebenen Verhältnissen beste Beförderungsmittel, eine zur direkten Überführung von Eisenbahnfahrzeugen bestimmte Dampffähre, zur Ausführung zu bringen. Eine hierauf bezügliche Vorlage fand im Jahre 1898 beim Landtage bereitwilligste Zustimmung. In Dänemark, wo dem Unternehmen von Anfang an die größten Sympathien entgegengebracht wurden, verzögerte sich bedauerlicherweise die Annahme der Regierungsvorlage aus Gründen der inneren Politik, die an sich mit dem Projekt in keinerlei ursächlichem Zusammenhang standen. Jetzt aber ist auch dieses Hindernis beseitigt und das Projekt wird der Ausführung entgegengehen.

Man befürchtete also, im Wettbewerb der drei Fährlinien nach Norden¹⁴ schlecht abzuschneiden, nachdem es nicht gelungen war, den Fährverkehr nach Trelleborg an sich zu ziehen. Wie sehr man aber auch mit Einnahmen aus dem Güterverkehr rechnete, macht eine Betrachtung¹⁵ über den Export von Kali-Düngesalzen deutlich, von denen 1898 knapp 9000 Tonnen nach Dänemark und nahezu 60000 Tonnen nach Schweden exportiert wurden.¹⁶ Diese Salze wurden bislang zur Ausfuhr über Hamburg

- mit der Eisenbahn vom Schacht nach Magdeburg oder Schönebeck gebracht,
- dort in den Elbkahn umgeladen,
- auf der Elbe nach Hamburg transportiert,

- in Hamburg aus dem Elbkahn in ein Seeschiff umgeschlagen,
- über See von Hamburg zu einem nordischen Hafen gefahren,
- dort wieder vom Seeschiff auf die Eisenbahn verladen und
- schließlich mit der Bahn an den Bestimmungsort gebracht.

Der Zeitvorteil und die Kostenersparnis durch einen ausschließlichen Eisenbahntransport waren offensichtlich, ebenso der für die Eisenbahn daraus zu erwartende Gewinn. So war auf mecklenburgischer Seite das Interesse an einem Eisenbahntrajekt ständig gewachsen, zumal das dänische Beispiel und andere funktionierende Eisenbahnfähren in der Welt¹⁷ keinen Zweifel an der technischen Durchführbarkeit ließen.

Auch die dänische Seite stand dem Ausbau der Verkehrsverbindung positiv gegenüber, und so begannen am 24. April 1897 zunächst unverbindliche Vorbesprechungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen in Kopenhagen, um die Möglichkeit eines Trajektes in Erweiterung der Postdampferlinie zu sondieren.¹⁸ Offiziell wurden diese Besprechungen dann ab 3. Februar 1898 in Rostock fortgesetzt. Als Ergebnis gab es am 9. Oktober des gleichen Jahres einen Vertragsentwurf zwischen der Großherzoglich Mecklenburgischen General-Eisenbahndirektion und dem Generaldirektorat der Königlich Dänischen Staatsbahn, der am 11. November förmlich besiegelt wurde, vorbehaltlich allerdings der Genehmigung durch die jeweiligen Regierungen.

Weitere Verhandlungen waren in Sachen Post- und Zollangelegenheiten erforderlich, die unmittelbar in die staatliche Zuständigkeit fielen.

Vor dem Landtag in Malchin fanden die ausgehandelten Verträge am 7. Dezember 1898 problemlos Zustimmung, und die notwendigen Mittel wurden bewilligt.

Nicht so glatt liefen die Dinge vor dem dänischen Parlament, dem Folketing. Bei den Diskussionen des Folketing-Ausschusses über die eingebrachte Vorlage kam eine ganze Reihe von Bedenken zur Sprache. So machte man sich zum Beispiel Sorgen über einen etwa zu erwartenden übermäßigen wirtschaftlichen und kulturellen Einfluß des Deutschen Reiches. Zwar sei, so wurde argumentiert, die Verbindung über Gjedser zum südlichen Festland ein uralter dänischer Handelsweg, doch habe es sich früher nur um einen Verkehr mit Rostock, bestenfalls mit Mecklenburg gehandelt. Jetzt aber stünden dahinter die Millionenstadt Berlin und das ganze Deutsche Reich.

Ferner hieß es, daß man wohl einen beträchtlichen Handel mit Berlin, mit ostdeutschen und böhmischen Fabriken und mit anderen Gegenden Südosteuropas habe, die durchaus die Anlage einer neuen Fährverbindung rechtfertigten, doch sei schließlich der Schwerpunkt der Beziehung zum südlichen Nachbarn in dessen westlichem Teil gelegen, was die Einrichtung einer Fähre von Lolland aus nach Fehmarn mit Verbindung nach Hamburg vielleicht wichtiger erscheinen lasse.

Schließlich müsse man bedenken, daß die geplante neue Verbindung eine ganz einseitige Hervorhebung der Beziehungen zu Deutschland verursache, während mit dem vor allen andern wichtigsten Handelspartner England, mit dem man auch die kulturellen Beziehungen gefördert sehen möchte, die Verkehrsverbindungen ganz und gar zu wünschen übrig ließen. Die Güterbeförderung der Linie Esbjerg–England etwa sei nur notdürftig eingerichtet, und die Personenbeförderung erfahre keinerlei staatliche Unterstützung. Dennoch wolle man nicht verkennen, daß die Nordsee ungleich schwieriger zu befahren sei als die Ostsee.

Die Mehrheit war allerdings gegenteiliger Ansicht¹⁹: *Wenn diese Dampffähre im laufenden Jahre nicht angenommen wird, werden die Voraussetzungen für deren Herstellung fortfallen und späterhin kaum wieder eintreten. Dies findet die Mehrheit unverantwortlich in Rücksicht auf die große Bedeutung jener Dampffährenverbindung als Glied unseres Staatsbahn-Netzes, sowie im Hinblick auf die Verhandlungen mit dem mecklenburgischen Staate, welche hiermit zum zweiten Male würden abgebrochen werden. Diese Verhandlungen wurden im Einver-*

ständnis mit dem dänischen Reichstage eingeleitet, die betreffenden Anlagen auf dänischer Seite haben sich als verhältnismäßig billig erwiesen und alles, was man von Mecklenburgs Seite erwarten kann, ist erfüllt worden; wenn wir nun die Sache wiederum scheitern lassen, wird das nicht nur für den vorliegenden Fall unverantwortlich sein, sondern es wird auch verhängnisvolle Folgen für jede Verhandlung haben können, welche unsere Staatsbahnen in Hinkunft mit fremden Bahnverwaltungen führen müssen.

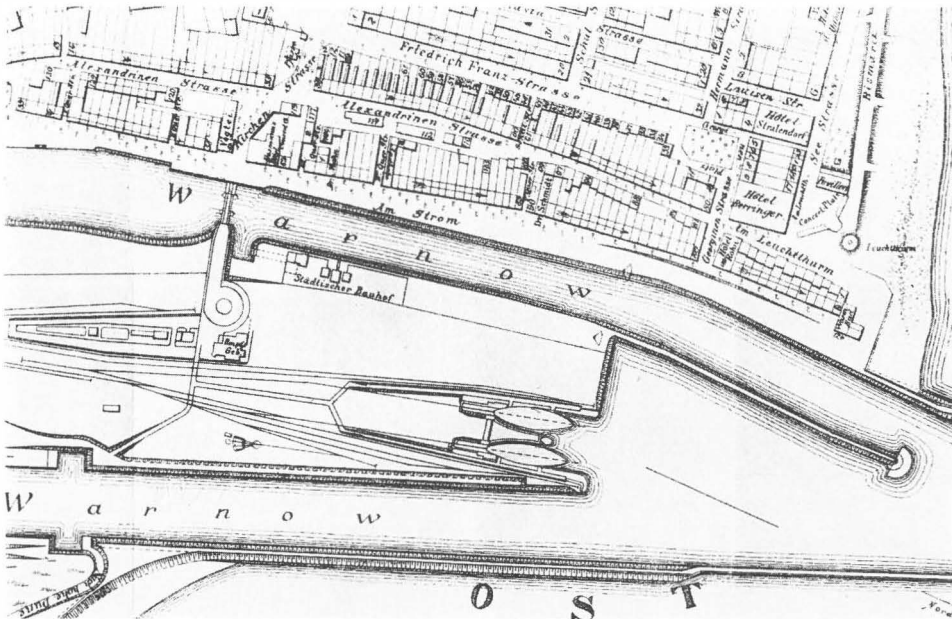
Diese Überlegungen sowie eine vom Landting veranlaßte Voruntersuchung, in welcher der zu erwartende wirtschaftliche Erfolg bestätigt wurde, führten schließlich zur Annahme des Projektes im Folketing am 2. April 1900 und im Landting am 25. April desselben Jahres.

Nach der Zustimmung der Parlamente in beiden Ländern stand dem Baubeginn nun nichts mehr im Wege. In Dänemark bewilligte man für das Gesamtprojekt 13 Millionen Kronen, während von mecklenburgischer Seite 5 118 500 Mark zur Verfügung gestellt wurden. Diese Summe mußte allerdings schon bald wegen gestiegener Materialpreise um 850 000 Mark erhöht werden. Die Stadt Rostock beteiligte sich an den Kosten mit 550 000 Mark.

In beiden Fährhäfen begannen im Herbst 1900 die Arbeiten, in Warnemünde am 7. September. Ausgeführt wurden sie auf deutscher Seite von der Rostocker Firma Otto Ludewig, die sich von einer Segelschiffswerft und Reederei zum Spezialunternehmen für Wasserbau entwickelt hatte.²⁰

Die Anlagen werden gebaut

Durch die Übernahme des Baus der Warnemünder Hafenanlagen hatte die Stadt Rostock sich maßgeblichen Einfluß auf deren Gestaltung gesichert.²¹ Der Hauptvorteil, den man sich von dieser Mühewaltung und von der übernommenen Kostenbeteiligung versprach, lag neben



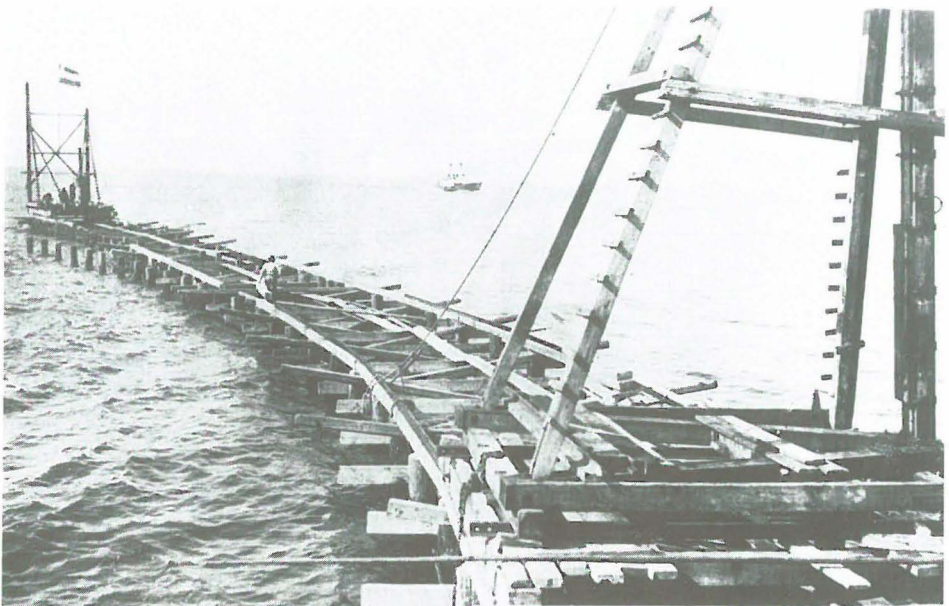
Die alte und die neue Warnow-Mündung, wie sie sich nach 1903 darstellten – oben der »Alte Strom«, am unteren Bildrand der »Neue Strom«, dazwischen die neugebauten Fähranlagen. Stadtplan von Warnemünde, nach 1903

dem allgemeinen Nutzen, den ein verbesserter Verkehrsweg dem Handel bringen würde, vor allem in den besseren Hafenanlagen in Warnemünde begründet. Weiterhin erlaubte die Vertiefung und bessere Befahrbarkeit des ursprünglich sehr engen »Stroms« zum Beispiel der Neptunwerft, Schiffe größeren Tiefganges als bisher zu bauen und in See zu bringen, ebenso auch zu reparieren.

Obwohl der Hafen von Warnemünde vor nicht sehr langer Zeit schon einmal ausgebaut und für den Postdampferverkehr hergerichtet worden war, konnte er doch in dieser Form für den Trajektbetrieb nicht verwendet werden. Die neuen Fähren sollten 85 m lang und über 18 m breit sein, um etwa die Hälfte länger als die Raddampfer des Deutsch-Nordischen Lloyd. Mit diesen Abmessungen konnten sie nur schwer in den alten Strom einlaufen und das dort abzweigende Hafenbassin erreichen. Besonders bei starker westlicher Strömung war die Einfahrt selbst für kleinere Schiffe schon immer gefährlich gewesen. Leicht konnte das Heck des einkommenden Schiffes nach Osten gedrückt und dadurch der Bug gegen die Westmole geworfen werden, wie Unglücksfälle immer wieder zeigten. Abgesehen von diesen Schwierigkeiten war auch eine erhebliche Störung des nach Rostock durchgehenden Schiffsverkehrs zu befürchten. Eine bessere Lösung mußte gefunden werden.

Diese bestand darin, daß östlich der bisherigen Warnow-Mündung eine neue Fahrrinne für den Durchgangsverkehr angelegt wurde (der sog. »Neue Strom«) und zwischen den nunmehr zwei Einfahrten die Fährbetten mit direktem Zugang von See her entstanden. Diese Fährbetten wurden genau der Form der vorgesehenen Schiffe angepaßt. Wände aus eingerammten Holzpfählen mit einer Abfederung nahmen die unvermeidlichen Stöße auf. Zur Verbindung mit dem Schiff dienten dreißig Meter lange Gleisbrücken, die an Portalen aufgehängt wurden und so jeder Niveauänderung des Schiffsdecks folgen konnten.

Die Vorbereitungen in Dänemark und Warnemünde sowie der gleichzeitige Bau der Schiffe nahmen einen raschen Verlauf, obwohl schlechtes Wetter bei verschiedenen Gelegenheiten hinderlich war. So beschädigte die Sturmflut am 19. April 1903 die soeben fertiggestellten Überböschungen. Kritiker sahen darin eine Bestätigung ihrer Ansichten, wie z.B. der Rostok-



Verlängerung der Westmole (Foto: Slg. Pieplow)



Oben: Blick vom Warnemünder Leuchtturm in östliche Richtung. Hinter dem Hotel die alte Mündung der Warnow, der »Alte Strom«, im Hintergrund der neue Fahrwasserdurchstich, der »Neue Strom«; dazwischen das Baugelände der geplanten Fähranlagen. Dampfrahmen setzen gerade die Spundwände der Fährbetten (Foto: Slg. Pieplow). – Unten: Der gleiche Blick in den dreißiger Jahren (Foto: Schäfer)



ker Kapitän a.D. Alm, der eine Broschüre über die zu befürchtenden nachteiligen Folgen des Hafenumbaus verfaßte und den Verkaufserlös zur Unterstützung der zu erwartenden Opfer bestimmte.²²

Obwohl die Fertigstellung der Anlagen ursprünglich für das zweite Halbjahr 1904 geplant war, konnten die neue östliche Schifffahrtsstraße, der »Neue Strom«, sowie das ebenfalls neu-geschaffene Vorbassin bereits im Februar 1903 der Öffentlichkeit übergeben werden – ein gutes halbes Jahr vor Aufnahme des eigentlichen Trajektverkehrs. Das Ereignis bot Gelegenheit zu einer Feier, über die ein zeitgenössisches Blatt schrieb²³:



Die Eröffnung des »Neuen Stroms« durch den Postdampfer KAISER WILHELM am 20. 2. 1903. Der »Alte Strom« wurde am gleichen Tag für die durchgehende Schifffahrt geschlossen (Foto: Eschenburg)

Die Eröffnung des Seehafens erfolgte unter einer entsprechenden Feierlichkeit, an der Vertreter der Landesregierung und der Stadt Rostock teilnahmen. Über das neue Fahrwasser war ein in den Landesfarben gehaltenes Tau gespannt, welches von dem Postdampfer KAISER WILHELM durchschnitten wurde. An Bord dieses reich beflaggten Dampfers befanden sich die Festteilnehmer und eine Musikkapelle. Als das Tau fiel, brachte der Bürgermeister der Stadt Rostock, Dr. M. Maßmann, ein Hoch auf Seine K.H. den Großherzog Friedrich Franz IV aus. Gleichzeitig intonierte die Musikkapelle die Nationalhymne und auf der Westmole wurden Böllerschüsse abgefeuert.

Auch für die Beschreibung der Bauten können wir auf eine Quelle der Zeit zurückgreifen²⁴:

Zur Orientierung sei das Nachstehende bemerkt. Die alte Einfahrt, die eine Breite von kaum 40 Meter aufwies, ist gänzlich aufgegeben und ein neues Fahrwasser für die Seeschiffe angelegt worden. Von See kommend, passieren die Schiffe einen 260 Meter langen Vorhafen, der durch zwei Molen, eine westliche (alte) und eine östliche (neue) gebildet wird. Seit dem Umbau ist die ältere westliche Mole durch eine nach Westen gerichtete Krümmung verlängert worden. Die neu erbaute Ostmole hat eine Länge von gut 800 Metern. Die Entfernung zwischen den Köpfen der Molen beträgt 100 Meter, die Wassertiefe im Vorhafen, soweit zu ermitteln war, 5,50 Meter.

Vom Vorhafen aus führt eine neu ausgehobene Schifffahrtsstraße in einer Länge von 800 Metern und bei einer Sohlenbreite von 60 Meter in den inneren Hafen zunächst in ein neu geschaffenes Wendebassin. Die Anlage dieses 400 Meter langen und 200 Meter breiten Bassins war umso notwendiger, als seither größeren Schiffen überhaupt der Raum zum Schwoien fehlte. An dieses Wendebassin grenzt in westlicher Richtung der Dampferhafen, der 1885 bei Eröffnung der Postdampferlinie Warnemünde–Gjedser dem Verkehr übergeben wurde. Die alte westliche Schifffahrtsstraße ist am 20. Februar für den Hauptschiffsverkehr geschlossen worden und soll in Zukunft nur noch als Boots-Fischereihafen und anderen Nebenzwecken dienen.

Die Vollendung des gesamten Werkes steht zum Oktober des Jahres mit der Herstellung der Fährbetten für die neue Dampffährenlinie Warnemünde-Gjedser und der Eisenbahnbauten in Aussicht. Endlich sei noch erwähnt, daß der Warnemünder Hafen gemäß den Vorschriften des Reichs-Marineamtes bei dem jetzigen Umbau mit elektrisch betriebenen Hafenfeuern ausgestattet ist. Wir wünschen dem stolzen Werk, welches dem Lande Mecklenburg einige Millionen gekostet hat, einen durchschlagenden Erfolg. Glück auf!

Nun, der *durchschlagende Erfolg* blieb tatsächlich nicht aus. Die Rest-Arbeiten waren zum Herbst 1903 beendet. Da auch die Schiffe fertig waren, konnte der Fährbetrieb bereits zu diesem Zeitpunkt begonnen werden – ein Jahr früher als ursprünglich geplant.²⁵

Der Fährbetrieb

Die neue Fährlinie begann ihren Dienst am 1. Oktober 1903. Der Fährbetrieb basierte streng auf dem Prinzip gegenseitiger Parität. Dies läßt sich aus dem zwischen den Parteien abgeschlossenen Betriebsvertrag erkennen, der wegen seines dokumentarischen Werts hier in voller Länge wiedergegeben werden soll.

Zwischen

der Großherzoglichen General-Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn zu Schwerin, handelnd im Auftrage und unter Vorbehalt der Genehmigung der Großherzoglichen-Mecklenburg-Schwerin'schen Regierung

einerseits

und dem General-Direktorat der Königlich Dänischen Staatsbahnen zu Kopenhagen, handelnd im Auftrage und unter Vorbehalt der Genehmigung der Königlich Dänischen Regierung

andererseits

ist über die Einrichtung und Unterhaltung einer Dampffährenverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser nachstehender Vertrag geschlossen.

§ 1

Der zur Aufnahme der Fährschiffe erforderliche Ausbau der Häfen von Warnemünde und Gjedser hat unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse nach gleichen Grundsätzen so zu erfolgen, daß die Fährschiffe die Anlegestellen an beiden Ufern mit gleicher Sicherheit benutzen können. Über die Baupläne und die Einzelheiten der Ausführung findet Verständigung zwischen den beiden Vertragschließenden besonders statt.

Desgleichen sind die Fährschiffe im Wesentlichen nach gleicher Konstruktionsart zu erbauen. Über die beste Konstruktionsart sowie über die Einrichtung der Schiffe im Einzelnen ist eine Einigung zwischen den Vertragschließenden herbeizuführen.

§ 2

Jeder der vertragschließenden Theile hat den Ausbau des in seinem Lande belegenen Hafens sowie den Bau der von ihm einzustellenden Fährschiffe (vergl. § 1 und 3) selbst und auf eigene Kosten zu besorgen und so zu beschleunigen, daß spätestens nach Ablauf von zwei Baujahren seit dem Abschluß dieses Vertrages der Betrieb eröffnet werden kann.

§ 3

In den Betrieb sind zunächst von jeder Seite zwei Fähren einzustellen, eine Radfähre zur vorzugsweisen Bedienung des Personenverkehrs und eine Schraubenfähre zur Bewältigung des Güterverkehrs, zugleich aber auch, um als Eisbrecher und Reserveschiff zu dienen.

Mit den Fähren sollen je nach Bedürfnis Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen überführt werden.

Zur Bedienung des Personenverkehrs ist von jedem der beiden vertragschließenden Theile zunächst in Anschluß an die bestehenden Schnellzüge von Berlin nach Kopenhagen und von Kopenhagen nach Berlin binnen 24 Stunden je eine Fahrt von Warnemünde nach Gjedser und von Gjedser nach Warnemünde und zurück auszuführen. Sollten andere oder weitere Fahrten für den Personenverkehr erforderlich werden, so bleibt über die Ausführung dieser Fahrten in gleicher Weise besondere Verständigung vorbehalten, wie über die Bedienung des Güterverkehrs und die Einstellung weiterer Fähren.

Für den Übergang der dänischen, schwedischen und norwegischen Wagen in das Gebiet des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen sowie den der Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen nach Dänemark, Schweden und Norwegen über Warnemünde, insbesondere für die Benutzung und Behandlung der Wagen sowie für die Zahlung der Vergütung finden die Bestimmungen des Übereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen mit der Massgabe Anwendung, daß der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung gegenüber das Generaldirektorat der Königlich Dänischen Staatsbahnen für alle aus dem Gebiet des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen nach Dänemark, Schweden und Norwegen ausgeführten und von diesen Staaten in das deutsche Vereinsgebiet eingeführten Wagen die Vertretung übernimmt.

§ 4

Die gesammte Abfertigung besorgen die beiden Uferstationen, ohne dass gegenseitig Kostenberechnung stattfindet.

Der von den dänischen Fährschiffen ausgeführte Betrieb gilt als dänischer, der von den mecklenburgischen Schiffen ausgeführte als mecklenburgischer. Jeder Theil trägt die Kosten seines Betriebes allein und verfügt auch allein über seine Schiffe und sein Personal. Nur ausnahmsweise, wenn in dringenden Fällen ein sofortiges Eingreifen zur Aufrechterhaltung des Betriebes erforderlich ist, soll die Großherzogliche General-Direktion ermächtigt sein, soweit die Umstände es gebieterisch erfordern, auch über die dänischen Schiffe vorläufig zu verfügen. Sie ist jedoch in diesen Ausnahmefällen gehalten, sofort telegraphisch dem General-Direktorat der Königlich Dänischen Staatsbahnen von dem Grund des Eingreifens sowie von den verfügbaren Maßnahmen Kenntniss zu geben.

§ 5

Die beiden Vertragschließenden sichern sich gegenseitig die Befreiung ihrer Fahrzeuge von der Entrichtung aller Hafenabgaben für die Bese gelung der in ihrem Lande belegenen Häfen zu.

§ 6

Muß eins der Schiffe, sei es zur Vornahme der gewöhnlichen Kesselreinigung oder des alljährlichen Dockens zwecks Revision und Reinigung, sei es infolge von Havarie aus dem Dienst ge-

zogen werden und vermag die Eigenthumsverwaltung mit ihrem anderen Schiff allein den ihr zur Bedienung zufallenden Verkehr nicht zu bewältigen, so ist die andere Verwaltung zur Aufrechterhaltung der fahrplanmäßigen Verbindung und zur ordnungsmäßigen Bedienung des Verkehrs verpflichtet, mit ihren Schiffen Aushülfe zu leisten. Die Eigenthümerin des außer Dienst gestellten Schiffes hat mit größter Beschleunigung für dessen Wieder-Einstellung in den Dienst oder Ersatz des Schiffes Sorge zu tragen.

Für jede aushülfsweise geleistete Fahrt zwischen Warnemünde und Gjedser oder zwischen Gjedser und Warnemünde ist von der Eigenthümerin des außer Dienst gestellten Schiffes eine Vergütung von 200 Kronen = 225 Mark in Buchstaben Zwei Hundert Kronen = Zwei Hundert Fünf und Zwanzig Mark zu leisten, sofern nicht im Laufe eines Rechnungsjahres – 1. April–31. März – Naturalausgleich stattfindet.

§ 7

Die Fahrpläne sollen im gegenseitigen Benehmen unter den beiden Eisenbahnverwaltungen aufgestellt werden und zwar thunlichst so, daß sich zwischen den Hauptpunkten Deutschlands und Skandinaviens, z.B. zwischen Kopenhagen einerseits und Berlin und Hamburg andererseits, möglichst gute Verbindungen ergeben.

§ 8

Für die Tarifbildung und Antheilsberechnung wird die 42 km lange Fährstrecke Warnemünde–Gjedser in zwei Hälften zerlegt, und die nördliche Hälfte dem dänischen Verkehrsgebiete, die südliche Hälfte dem mecklenburgischen Verkehrsgebiete zugerechnet, so daß eine besondere Abrechnung über die Einnahmen aus dem Personen-, Güter- und Viehverkehr der Fährstrecke nicht erforderlich wird.

Hinsichtlich der Verkehrsleitung gilt sowohl für die Königlich Dänischen Staatsbahnen, wie für die Großherzoglich Mecklenburgische Eisenbahnverwaltung der Grundsatz, daß die Transporte auf dem Tarifbildungswege befördert werden, soweit nicht im Frachtbriefe gegebene und zu beachtende Wege- und Zollabfertigungsvorschriften eine Abweichung bedingen.

Wie die beiden Eisenbahnverwaltungen Frachtausfälle aus Anlaß der Verkehrsleitung über Konkurrenzwege nicht übernehmen werden, so werden dieselben auch anderen konkurrierenden Linien etwa gewährte Vergünstigungen der Warnemünder Linie zugestehen und nach bestem Vermögen dafür eintreten, daß über Warnemünde die auf anderen Wegen bestehenden direkten Tarifsätze insoweit eingeführt werden, als die Warnemünder Linie die niedrigste Tarifbildung ergibt.

§ 9

Rücksichtlich der Beförderung der Postsendungen zwischen Warnemünde und Gjedser soll für das Verhältnis zwischen den beiden Vertragsschließenden das zwischen den der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung und der deutschen Reichspostverwaltung zu vereinbarende Abkommen, sowie alle fernerhin abzuschließenden Zusatzverträge verbindlich sein und zwar derart, daß die Königlich Dänische Regierung alle der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung danach der Reichspostverwaltung gegenüber obliegenden Pflichten auch zu ihrem Theile zu erfüllen hat.

Wie das erste Abkommen, so wird die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung auch alle Zusatzverträge zu demselben nicht ohne vorher eingeholte Zustimmung der Königlich Dänischen Regierung abschließen.

Die Aufkunft für die Beförderung der Post wird hälftig auf die beiden Vertragschließenden vertheilt.

§ 10

Da sich zur Zeit beim Mangel ausreichender, praktischer Erfahrung nicht mit Sicherheit übersehen läßt, ob die Bestimmungen dieses Vertrages hinreichend ausführlich und dem verfolgten Zwecke und der Billigkeit entsprechend sind, so bleibt jedem der beiden vertragschließenden Theile das Recht vorbehalten, eine Revision des Vertrages zu fordern. Eine solche soll jedoch frühestens drei Jahre nach Eröffnung des Fahrenbetriebes gefordert werden können.

Sowohl über das Bedürfnis zur Revision als auch über die Art der zu schaffenden Abhülfe entscheidet im Streitfalle das im § 12 vorgesehene Schiedsgericht.

§ 11

Jeder der beiden vertragschließenden Theile verpflichtet sich, auf beste Weise das Gedeihen der neuen Verbindung zu fördern.

§ 12

Sollten wider Erwarten aus diesem Vertrage Streitfragen entstehen, welche sich auf gütlichem Wege nicht erledigen lassen, so sind dieselben mit Ausschluß des Rechtsweges durch ein Schiedsgericht zu entscheiden.

Jede Partei ernennt einen Schiedsrichter, und diese wählen, wenn nötig, durch das Loos einen Obmann. Sofern eine Partei, nachdem von der anderen unter Benennung eines Schiedsrichters auf den Ausspruch eines Schiedsgerichts angetragen ist, die Ernennung des Schiedsrichters länger als sechs Wochen verzögert, so geht sie des Rechts, einen Schiedsrichter zu ernennen, zu Gunsten der anderen Partei verlustig.

Die Entscheidung erfolgt durch Stimmenmehrheit. Im übrigen bestimmt das Schiedsgericht selbst das schiedsrichterliche Verfahren.

Der Schiedsspruch hat unter den Parteien die Wirkung eines rechtskräftigen gerichtlichen Urtheils.

§ 13

Jeder der vertragschließenden Theile trägt die etwa in seinem Lande gesetzlich vorgeschriebenen Stempelkosten allein.

§ 14

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Exemplaren in deutscher und dänischer Sprache ausgefertigt und in je einem Exemplar jedem der beiden vertragschließenden Theile zugefertigt werden

Kjöbenhavn, den 9de November 1898

GENERALDIREKTORAT FOR STATS BANEDRIFTEN

gez. Tegner

Schwerin, den 7de November 1898
 GROSSHERZOGLICHE GENERAL-DIREKTION
 DER MECKLENBURGISCHEN
 FRIEDRICH-FRANZ-EISENBAHN
 gez. Ehlers

Von Anfang an war der Trajektdienst ein voller Erfolg. Er senkte die Reisezeit zwischen Berlin und Kopenhagen von etwa 12 auf 10 Stunden, was teils der schnelleren Abfertigung, teils der höheren Geschwindigkeit der Schiffe zu verdanken war.

Vor allem aber ging ein großer Teil des Güterverkehrs, der bisher über Hamburg–Flensburg–Fredericia–Nyborg–Korsör nach Kopenhagen gelaufen war, auf die neue Route über, da sie rund 300 Tarifikilometer kürzer war. Tatsächlich war sie der beste Weg von der Reichshauptstadt nach Norden. Selbst von Hamburg aus wurde jetzt die neue Verbindung der Strecke über Jütland und den Großen Belt vorgezogen.

Hatten die Postdampfer in ihrem letzten Betriebsjahr etwa 4000 Tonnen Güter und 50000 Personen befördert, so schnellten diese Zahlen bereits im ersten Jahr des Eisenbahnfährdienstes auf 80000 Tonnen und 80000 Personen hoch. Jede der Fähren befuhr die Strecke etwa ein tausendmal im Jahr. 1907/08 wurden bereits 127000 Gütertonnen und 124000 Passagiere gezählt, und jedes Jahr brachte einen weiteren Anstieg. Der jährliche Überschuß vor dem Ersten Weltkrieg lag bei rund 100000 Mark.

Widerstände

Gab der Erfolg der neuen Fährverbindung auch allen Anstrengungen recht, so konnte ein solches Unternehmen doch nicht ohne Kritiker und Widerstände bleiben. Tatsächlich bedeutete ja jede Verkehrszunahme auf den Fähren eine Einbuße für die herkömmlichen Verkehrsträger und entzog ihnen die Grundlage, schmälerte sie zumindest empfindlich. Eine ähnliche Situation bietet der Bau des Kanaltunnels in unseren Tagen.

Die alten Schifffahrtslinien nach dem Norden verloren einen Teil ihres Umsatzes. Betroffen waren auch die kleinen Dampferrouden und -reedereien, die bisher den Güter austausch mit Dänemark allein für sich gehabt hatten. So liest man bei Müller²⁶:

Der Handelsschiffsverkehr mit Dänemark wurde durch das Eisenbahntrajekt stark eingeschränkt, ein großer Teil des ehemaligen Hafenumschlags wurde Eisenbahnverkehr. Der Handelsschiffsverkehr betrug in Rostock von und nach Dänemark mit Ladung:

<i>Jahr</i>	<i>einlaufend NRT</i>	<i>auslaufend NRT</i>
1900	22100	24000
1904	1200	12800
1907	2100	7700

Dies führte zu den unterschiedlichsten Reaktionen, von denen ein Rundschreiben der »Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft J.F. Bräunlich« vom 29. September 1903²⁷ nur ein Beispiel ist:

Unterlassen möchten wir aber doch nicht, darauf hinzuweisen, daß es sich bei der Fährdampferverbindung Warnemünde–Gjedser in erster Reihe um ein dänisches Unternehmen handelt, bei welchem die preußische Eisenbahn nur mit 100,4 km bis Neustrelitz interessiert ist. Es muß bedauert werden, daß die deutschen Zeitungen dieses Unternehmen in so ausgiebi-

ger Weise unterstützt haben, obgleich in Kopenhagen noch heute alles geschieht, um deutsche Unternehmungen auf das hartnäckigste zu bekämpfen, und z.B. trotz aller Versuche niemand den Mut hat, offiziell die Vertretung der deutschen Ostseebäder oder unserer Linie zu übernehmen.

Hier sprach natürlich der Konkurrent, denn Bräunlich war ja die Reederei, die auf deutscher Seite den Postdampferverkehr von Saßnitz nach Schweden betrieb. Bräunlichs Äußerung, in der er seiner Verärgerung über vermeintliche oder tatsächliche Geschäftsschädigung Luft machte, beruht kaum auf Tatsachen. Vor allem stimmte es keinesfalls, daß die Fährlinie in erster Reihe ein dänisches Unternehmen darstellte. Wie schon erwähnt, war der Betrieb streng paritätisch organisiert. In gewisser Hinsicht profitierte die deutsche Wirtschaft im allgemeinen (Werften, Handel, Eisenbahn) davon sogar stärker als die dänische.

Für wie wünschenswert – und damit wohl auch vorteilhaft – die Strecke Warnemünde–Gjedser schon vor ihrer Inbetriebnahme in deutschen Wirtschaftskreisen gehalten wurde, läßt sich aus einer Verlautbarung der Rostocker Handelskammer vom Jahre 1900 schließen:

*Unsere gemeinsam mit dem Mecklenburgischen Handelsverein, der Kaufmannskompagnie zu Wismar und der Handelskammer zu Lübeck gethanen Schritte, eine Verbesserung der Eisenbahnverbindungen von Stockholm über Kopenhagen–Gjedser nach Warnemünde und zwischen Mecklenburg und Lübeck–Hannover herbeizuführen, haben leider keinen Erfolg gehabt. Die Großherzogliche General-Eisenbahndirektion, an die wir uns gewandt hatten, erklärte sich außerstande, unsere Wünsche zu erfüllen. Eine bessere Verbindung von Stockholm nach Warnemünde wünsche sie selber, könne aber nichts in der Sache tun.*²⁸

Andere Stellen machten sich Gedanken darüber, ob sich die Eisenbahnfähre wohl rentieren werde.²⁹ Mit diesem Problem waren aber wohl eher die bisherigen Verkehrsträger nach Skandinavien konfrontiert³⁰:

Endlich sind die Frachtsätze der zwischen Stettin und Kopenhagen verkehrenden Frachtdampfer mit Wirkung vom 1. Oktober d.J. ab teilweise um – wenn wir nicht irren – 50 % herabgesetzt worden. Ob die Reederei eine derartig außerordentlich weitgehende Frachtermäßigung, zumal in den jetzigen Zeiten, wo selbst die normalen Seefrachten sich schon nicht mehr als lohnend erweisen, auf die Dauer wird ertragen können, entzieht sich unserer Beurteilung.

Weitere kritische Äußerungen befaßten sich mit der technischen Eignung der neuen Schiffe. So erschien beispielsweise folgende Meldung³¹:

Der Berliner Lokal-Anzeiger brachte kürzlich aus Kopenhagen nachstehende, auch in andere Blätter übergegangene Meldung:

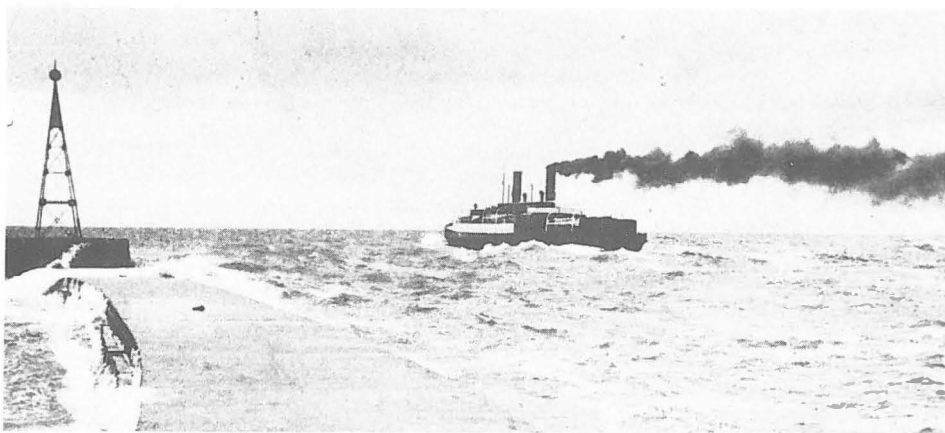
»Die neue Dampffähre KÖNIG CHRISTIAN, die den Verkehr zwischen Gjedser und Warnemünde besorgt, zeigte sich für die Route ungeeignet und soll gänzlich verändert werden. Die Fähre PRINZESS ALEXANDRIA soll den Verkehr besorgen ...«

Diese Meldung ist völlig aus der Luft gegriffen. Die dänische Fähre PRINS CHRISTIAN hat sich jeder Beziehung als seetüchtiges Fahrzeug bewährt. Richtig ist, daß die Fähre PRINS CHRISTIAN nach Indienststellung der Fähre PRINZESSE ALEXANDRINE zur Schiffswerft nach Helsingör abdampfen soll; es geschieht dies aber lediglich aus dem Grunde, weil zwei Flügel der einen Schraube etwas verbogen sind und die erforderlichen Herstellungsarbeiten zweckmäßig auf derselben Werft auszuführen sind, wo das Schiff erbaut worden ist.

In dieselbe Richtung ging eine andere Notiz, die im Dezember 1903 erschien³²; sie zeigt die Verhältnisse besonders eindrucksvoll:

Warnemünde–Gjedser. –

Schon wieder sind verschiedene Gerüchte im Umlauf, die sich mit dem neuen Unternehmen beschäftigen. Während vor kurzem die Leistungsfähigkeit der dänischen Dampffähre PRINS CHRISTIAN angeblich von Kopenhagen aus in Zweifel gezogen wurde (vergl. Nr. 91, Seite



Nicht immer waren die Überfahrten angenehm – FRIEDRICH FRANZ IV (nach Umbau) verläßt die Warnemünder Einfahrt bei schlechtem Wetter (Zeitgen. Postkarte, Slg. Löschmann)

1371 d.Ztg.), heißt es jetzt, daß eine der mecklenburgischen Dampffähren eine erhebliche Havarie erlitten habe, die die Außerdienststellung des Schiffes bedingt habe. Auch diese Gerüchte sind, wie uns von zuständiger Seite mitgeteilt wird, völlig aus der Luft gegriffen, und es ist kaum verständlich, wie solche Gerüchte überhaupt entstehen können. Alle vier Dampffähren befinden sich in tadellosem Zustande und stehen völlig auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit. Wie sehr gerade dies letztere der Fall ist, beweisen übrigens am schlagendsten und besser als lange Begründungen folgende Seeberichte, die wir dem »Rostocker Generalanzeiger« entnehmen. Es heißt hier unter Warnemünde, den 23. November d.J.:

»Der Sturm in der Nacht vom Sonnabend zum Sonntag wehte aus WNW und erreichte Nr. 8 der Beaufortskala. Draußen stand eine ungewöhnlich hohe See. Das in seinen Tiefen aufgewühlte Meer glich einem großen Kessel, in dem es fortwährend zischte, brodelte und kochte. Donnernd brachen sich die schaumgekrönten Wellen am Strande und überfluteten die Molenköpfe. Soweit das Auge sehen konnte, nichts als Gischt und Wasserdampf. Die beiden Trajekt-dampfer konnten in dieser Nacht trotz des Unwetters ihre regelmäßigen Nachttouren unternehmen.«

Das Blatt berichtet dann weiter von verschiedenen Unglücksfällen, unter anderem auch, daß die ungewöhnlich hohe See in dieser Nacht unmittelbar vor Warnemünde den schwedischen Schoner RAPP mit fünf Mann Besatzung zum Kentern gebracht habe. Ferner heißt es in demselben Blatte unterm 24. November d.J.:

»Der Sturm setzte heute Morgen wieder mit unverminderter Stärke ein. In Warnemünde konnte die Trajektverbindung mit Gjedser trotz des Sturmes aufrecht erhalten werden. Die Fährschiffe unternahmen ihre regelmäßigen Tagesfahrten und machten außerdem vormittags noch eine weitere Fahrt zwecks Gütertransportes von und nach Gjedser.«

Wenn bei solchem Unwetter die Fährdampfer ihre regelmäßigen Fahrten anstandslos und gleichsam als etwas ganz selbstverständliches ausführen – die Nachtdampfer beförderten dabei noch die gut besetzten Schlafwagen über die See –, so wird ihre unbedingte Seetüchtigkeit wohl nicht mehr in Zweifel gezogen werden können.

Wird fortgesetzt

Anmerkungen:

- 1 Führer durch Mecklenburgs Städte, Ostseebäder und Sommerfrischen, 1913/14.
- 2 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 43, vom 7. Oktober 1903.
- 3 Vgl. W. Kramer, R. Kramer und H.-D. Foerster: Die Schiffe der Königslinie. Rostock 1981, S. 8.
- 4 Vgl. Aus der Chronik der Rostock-Nykjöbing-Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft. Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin, Deutsch-Nordischer Lloyd Rep. Nr. 45.
- 5 In der abgebildeten Anzeige der Gesellschaft aus der »Allgemeinen Deutschen Verkehrszeitung« vom März 1875 wird B. Beselin genannt, während Rahden (Heinrich Rahden: Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte 1800–1917. Rostock 1941) Richard V. Beselin als Korrespondenten angibt. Dieser Punkt sowie die Beziehungen der beiden Beselins zueinander sind nicht ganz klar.
- 6 Harald Hückstädt: Albrecht Tischbein – Wegbereiter des Eisenschiffbaus in Deutschland. In: Deutsches Schiffsarchiv 10, 1987, S. 109–152.
- 7 Hans Szymanski: Die alte Dampfschiffahrt in Niedersachsen. Hannover 1958.
- 8 Gernot Eschenburg: Zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gjedser. In: Rostocker Beiträge, Regionalgeschichtliches Jahrbuch der mecklenburgischen Seestädte, Bd. 1, 1966, S. 195.
- 9 Lothar Schultz: Eisenbahnen in Mecklenburg. Berlin 1986, S. 47f.
- 10 Eschenburg (wie Anm. 8).
- 11 Walter Müller: Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten. Rostock 1930.
- 12 Ebd.
- 13 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1900, S. 561f.
- 14 Außer der Warnemünder Route waren dies:
 - a) die seit 1880 im Einvernehmen mit dem Reichspost-Ministerium von der Kieler Reederei Sartori & Berger betriebene Postdampfer-Linie zwischen Kiel und Korsör, die in den 1890er Jahren drei moderne Doppelschrauben-Dampfer in Dienst gestellt hatte, nämlich PRINZ WALDEMAR (1893), PRINZ ADALBERT (1895) und PRINZ SIGISMUND (1899). Die Schiffe waren außerordentlich bequem und stellten eine Herausforderung für jeden Konkurrenten dar;
 - b) die am 1. Mai 1897 zwischen Saßnitz und Trelleborg aufgenommene Postdampferlinie nach Schweden. Auf deutscher Seite fuhr hier der Salon-Schnelldampfer IMPERATOR der Stettiner Reederei J.F. Bräunlich, während das schwedische Schiff, die gleichfalls neuerbaute REX der A/B Rederi Sverige-Kontinenten, aus Trelleborg war. Die Schwedenlinie hätte man in Rostock gern selbst gehabt, und auch späterhin machten Rostocker Kaufmannskreise noch allerlei Anstrengungen, um im Handelsverkehr mit Schweden verlorengegangenes Terrain zurückzugewinnen.
- 15 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (wie Anm. 13).
- 16 Ebd.
- 17 Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 44, 1900, S. 18f., sowie Schiffbau 5, 1904, S. 1165f.
- 18 Schultz (wie Anm. 9).
- 19 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1900, S. 407f.
- 20 Jürgen Rabbel: Rostocker Windjammer. Rostock 1983, S. 46, sowie Hans-Günther Wentzel: Otto Ludewig – Ein Rostocker Schiffsbaumeister. In: CAROLINUM (Göttingen) 45, 1981/82, Nr. 86, S. 62f.
- 21 Jahresbericht der Korporation der Kaufmannschaft zu Rostock über die Jahre 1899 sowie 1900.
- 22 Eschenburg (wie Anm. 8).
- 23 Überall – Illustrierte Wochenschrift für Armee und Marine 5, 1902/03.
- 24 Ebd.
- 25 Jahresberichte der Korporation der Kaufmannschaft zu Rostock über die Jahre 1899 und 1900.
- 26 Müller (wie Anm. 11).
- 27 Wie Anm. 2, S. 1377 f.
- 28 Jahresbericht der Korporation der Kaufmannschaft zu Rostock über das Jahr 1900, S. 21.
- 29 Speditions- und Schiffsahrts-Zeitung (Berlin) vom 16. Oktober 1903.
- 30 Wie Anm. 2, S. 1371.
- 31 Ebd.
- 32 Ebd., S. 1447.